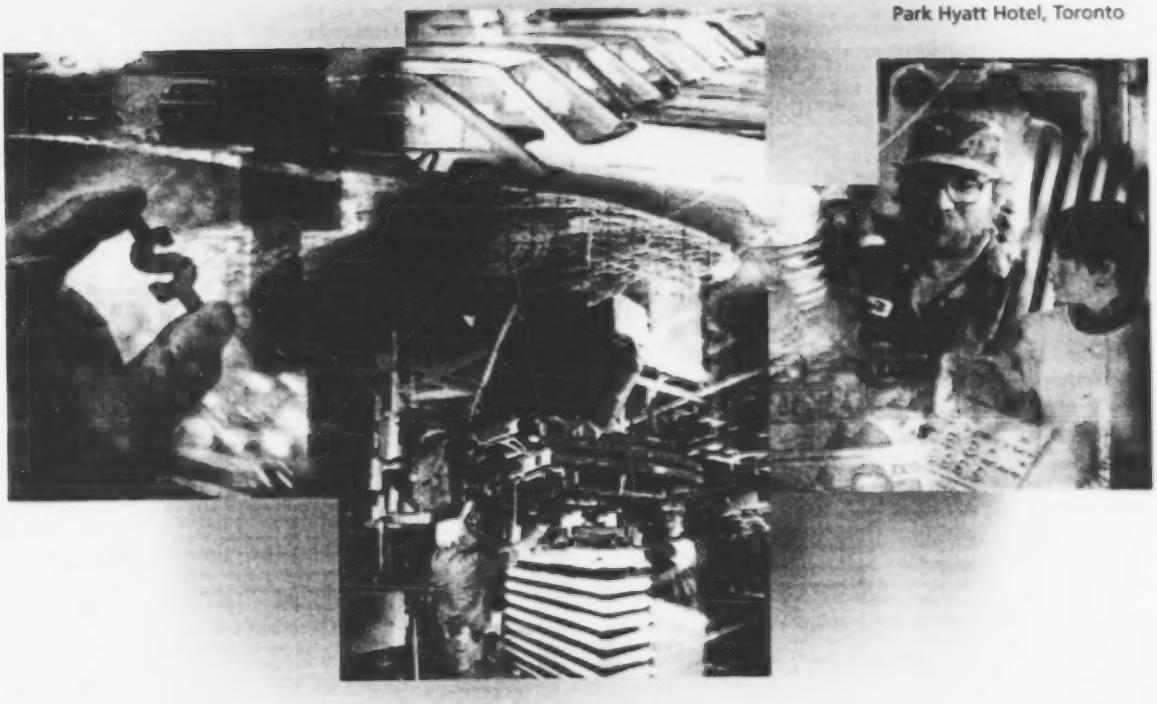
Vision, Innovation and Partnership

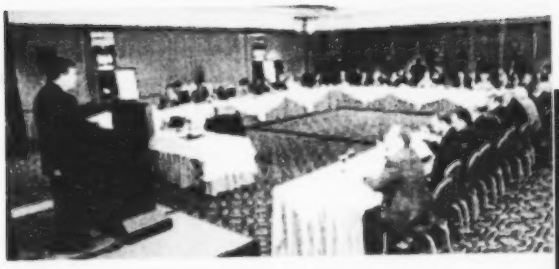
Ontario's Automotive Roundtable

Wednesday May 22, 2002
Park Hyatt Hotel, Toronto



Ontario

103-03986/



Dear Friends:

Ontario is a province that welcomes new investment. We have created a business friendly environment through ongoing tax reductions, the elimination of red tape, and consecutive balanced budgets. Our government has also invested heavily in upgrading infrastructure, such as roads and bridges, so goods can move freely throughout the province.

Ontario now has a solid economic foundation upon which to build. However, if we are to continue to grow and prosper, we will have to pay special attention to some of our key industries, such as the automotive sector. It's a major contributor to our economy, employing more than 130,000 people and producing one in six vehicles built in North America.

On Wednesday May 22, 2002, I held Ontario's Automotive Roundtable in Toronto. The day-long event gave me an opportunity to sit down and listen to the experts and hear what needs to be done to strengthen this vital industry.

This report outlines the discussions that took place, the ideas put forward and the next steps to be taken. I want to thank all of the roundtable participants for generously giving their time.

I encourage everyone to read the report and pass along any thoughts or comments. Governments do not have all the answers. We are merely an open house for your ideas.

Sincerely,

Jim Flaherty
Minister of Enterprise, Opportunity and Innovation.

INTRODUCTION

On Wednesday May 22, 2002, James M. Flaherty, Minister of Enterprise, Opportunity and Innovation (MEOI), hosted "Vision, Innovation and Partnership—Ontario's Automotive Roundtable" in Toronto. The purpose of this roundtable was to set the stage for the development of a broad strategy to help strengthen and increase the global competitiveness of the automotive industry in Ontario.

OBJECTIVES

The auto industry is one of the key drivers of the Ontario economy. The assembly plants, the parts manufacturers and the service sector provide employment for one of every six jobs in the province. The Ontario government values the auto sector and the contribution it makes to our quality of life in the province.

The auto industry remains strong overall, having adopted some of the most sophisticated and advanced production methods in the world. This means better quality vehicles that are safer and more practical for consumers.

Global overcapacity has created a fiercely competitive environment. Some companies have reacted by reducing their capacity, both here in Ontario and elsewhere in North America. In Ontario, there has been a trend toward investment in the expansion of existing manufacturing plants, however, there has been little investment in new facilities.

This issue has raised concern about the future of the auto industry in Ontario and Canada. As a result, there has been interest in developing a national automotive strategy, so we can maintain and grow this key sector for future generations.

The provincial and federal governments must take a leadership role in this process, fostering an open dialogue with those on the front lines of the auto sector. These ongoing consultations will serve to develop a work plan for addressing various issues and opportunities.

At the end of this year, all of Canada's light vehicle production will be concentrated in Ontario (only a few heavy truck plants will remain outside Ontario), and nearly 90 percent of the country's parts industry is located in Ontario. If the auto sector is going to continue to flourish in Ontario, there must be a comprehensive plan with a roadmap to the future.

2000 Global Market Summary
Total Sales = 57.6 Million Vehicles
In 2000, global production capacity was about 78 million units, or 35% more than sales.

Source: Automotive News 2000 Market Data Book

OVERVIEW OF THE EVENT

Minister Flaherty, Associate Minister David Turnbull and Parliamentary Assistant Dr. Doug Galt participated in the roundtable, with almost 40 auto industry representatives, officials from the federal government, along with a number of provincial government and industry support staff. Opening remarks were given by Minister Flaherty.

An overview of emerging trends in the automotive industry was given by Mr. Lindsay Brooke of CSM Worldwide, a U.S.-based automotive forecasting and consulting group. Mr Brooke highlighted the issues of global overcapacity and shifts in autoparts procurement strategies as key drivers for Ontario's auto industry. This was followed by a general discussion, which framed the key issues and established themes for the more focused sessions. Three topics were discussed: innovation; skills; and logistics and infrastructure.

Dr. Sean McAlinden from the Center for Automotive Research in Ann Arbor, Michigan, gave a lunchtime address. His presentation highlighted how Michigan is meeting challenges in the automotive sector, some of which are similar to those facing Ontario. McAlinden suggested that Ontario industry representatives form a council to advise the provincial government. The Michigan Automotive Partnership advises the state government and is unique in North America.

This was followed by a plenary session to consider the results of the morning's discussions. The facilitator worked to gain consensus on the priorities that needed to be addressed and a commitment to continue working together on key issues.

PARTICIPANTS

Participants at the event consisted of CEOs and senior officers from many of the major parts companies as well as all of the major assemblers. The presidents of the various key automotive industry associations also attended, as did a number of other industry experts and academics. A list of participants is available in the attached appendix.

HIGHLIGHTS

A recurring theme from roundtable participants was the need to develop and train more highly-qualified personnel for new technologies. This includes technicians, technologists, engineers and skilled trades such as tool and die makers. For many companies, the capacity to innovate was strongly linked to "people development".

The industry agreed to continue working on preparing a strategic direction for the province's and the country's automotive industry and identify roles for governments (provincial and federal) to act as catalysts in this process.

Participants agreed that the Automotive Advisory Council (AAC) should be reconvened as a tool to address some of the concerns raised at the roundtable, and to develop a long-term vision for the industry. A number of participating companies, including Magna, volunteered to provide senior representation to the AAC. Some advised that the AAC needs a mandate, an agenda and people who can take action.

Industry representatives said it was imperative that the provincial infrastructure is adequate to ensure goods can be shipped quickly and efficiently along the 401 corridor and at border crossings. The Huron Church Road access and border crossing in the Windsor area was identified as a major problem that needs to be addressed immediately. Ministers Flaherty and Turnbull committed to working with the industry to address border infrastructure issues.

In terms of next steps, industry participants agreed to continue the consultation process. Minister Flaherty committed to working with the industry, Premier Eves and his cabinet colleagues in addressing competitiveness issues.

POSITIONS AND COMMENTS

Auto industry players have all expressed an interest in taking an active role to develop a strategy for the industry. To this end, Minister Flaherty met with a number of key representatives in advance of the roundtable.

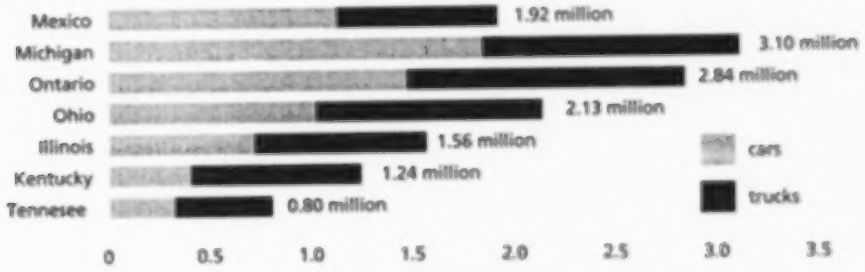
At the recent Automotive Parts Manufacturers' Association annual conference, Mr. Michael Grimaldi, President and General Manager of General Motors of Canada, Limited (GMCL), outlined his company's suggestions to help the automotive industry. His ideas included focusing on skills, infrastructure, innovation, trade, tax breaks and harmonization of standards. At the roundtable, Ms Tayce Wakefield, GMCL Vice President, Corporate and Environmental Affairs, distributed a position paper that states "Governments need to put in place policy tools to encourage companies to invest and create jobs across all dimensions". The paper suggested enhanced road infrastructure, and the elimination of a number of taxes including capital tax, large corporation tax and corporate minimum tax. Ms Wakefield highlighted the need for programs to help with the development of proprietary technology (such as FreedomCAR in the U.S.), support of early commercialization, and for an open door policy in government, so that industry can provide ideas on programs for government to facilitate.

The Canadian Auto Workers (CAW) union and its President, Buzz Hargrove, distributed its position paper entitled "Getting back in Gear: A New Policy Vision for Canada's Auto Industry". This paper calls for a broad strategy which would focus on managing the current downturn, enhancing investment prospects and addressing trade deficits with targeted countries. In addition, the CAW highlighted the need for discussions on why assembly investment flows have shifted against Canada and what can be done collectively to redirect them. This led to a discussion on government incentives. Mr. Hargrove argued that both the federal and provincial levels of government need to invest in the auto industry now in an attempt to save the Ford Ontario Truck Plant in Oakville and the DaimlerChrysler (full size van) Pillette Assembly Plant in Windsor.

The Automotive Parts Manufacturers' Association highlighted its three main priorities to be technology education, an understanding of its international competition (i.e. reasons behind new plants locating in the Deep South and Mexico), and addressing infrastructure needs including roads, bridges and border crossings.

The academic community identified the need to train more university level automotive engineering students, as well as college level technical and trades students. Dr. Peter Frise, Professor at the University of Windsor, stated that priority should be given to support undergraduate education in wealth-creating disciplines such as engineering. Geoff Clarke, President of Materials and Manufacturing Ontario, stated there is a huge untapped potential within universities and colleges in terms of the impact they can have in developing innovative technology.

Ontario Remains the Second Largest Auto Producing Region in North America (2000)
(Millions of Vehicles)



2001 Light Vehicle Production—Mexico: 1.85 million, Michigan: 2.61 million, Ontario: 2.46 million.

Source: Ward's

Some existing programs were praised by participants as being helpful such as the Ontario Youth Apprenticeship Program (OYAP), which permits students to earn an Ontario Secondary School Diploma while, at the same time, learning skilled trades with an employer. However, the program is oversubscribed and may need to be expanded. Others felt the program should be better promoted to make high school students more aware of technical and trade programs as viable career alternatives. Some companies expressed the need to have appropriate policy tools in place to be able to pursue additional training and apprenticeship programs. Ontario also funds a number of auto-related training programs through its Strategic Skills Investment program.

Participants discussed whether or not the government should provide incentives to attract key investment in the automotive industry. Some stated the government should introduce incentives, while others expressed the view that the government should continue its current policy of providing a level playing field. The Minister agreed to follow up with industry and analyze the competition and incentive issues.

Some Key Observations and Recommendations by Participants (paraphrased):

- Overcapacity is driving decisions in the automotive industry.
- We are falling behind on skills development in Ontario.
- We need to focus on action. Issues like skills have been on the table for quite some time, and we are unhappy with the lack of progress.
- We need to get more suppliers involved in research and education.
- We need long-term sustainable programs to support innovation.
- What would help is applied research funding.
- Look at the quality of education in the college system...we have started our own in-house training to provide the skills necessary to meet our needs.
- Elsewhere, governments subsidize equipment costs through capital incentives. Why not here?
- The infrastructure is key to making this industry vibrant.
- If we do not do something about the border infrastructure in Windsor immediately, we are going to lose investment in this province.
- We are missing a vision for the industry.
- We should adopt a stated purpose and measurable outcome "to attract and retain assembly plants in Ontario".
- We are one industry dealing with two governments.
- It will be difficult to get participation in future endeavours unless something happens as a result and we see real action and a fundamental change in areas that need it.
- There is no shortage of recommendations to study. We need commitment from government to start thinking about these proposals and move forward on near-term issues.

CONSENSUS OF PRIORITIES AND NEXT STEPS

At the conclusion of the roundtable, there was a strong consensus that the Canadian automotive industry is facing significant competitive challenges for future investment and growth. Other jurisdictions have made strong public commitments and investments in their auto industries. Canada must engage in similar strategic initiatives if the Canadian auto industry is to survive and grow.

Participants agreed that the Automotive Advisory Council would be a good mechanism to examine critical issues and develop options to address them through a mandate, agenda and people who can take action. Otherwise, it will be difficult to get participation in future endeavours.

Participants recognized that there are numerous issues that must be addressed. The discussion focused on the three high priority themes of innovation, skills and infrastructure.

PRIORITIES: INNOVATION

Three top priorities were identified. They included:

- having highly-qualified innovative professionals in emerging technologies;
- providing enhanced corporate and public resources for innovation; and
- strengthening the applications engineering capabilities in the province.

PRIORITIES: SKILLS

The three top priorities included:

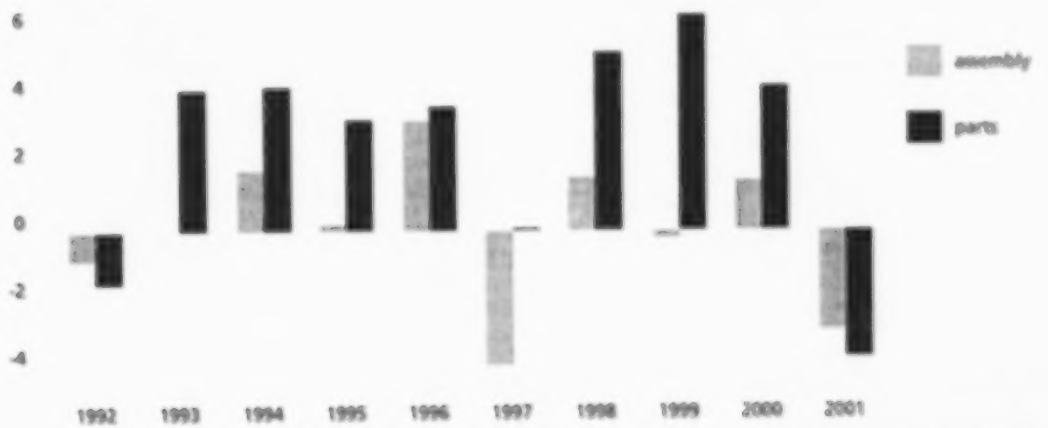
- encouraging more young people to pursue educational programs and careers in the automotive industry;
- providing more resources for upgrading programs at educational institutions and,
- establishing mechanisms to encourage and allow companies to conduct more training to close skills gaps.

PRIORITIES: INFRASTRUCTURE

The priorities identified were very clear:

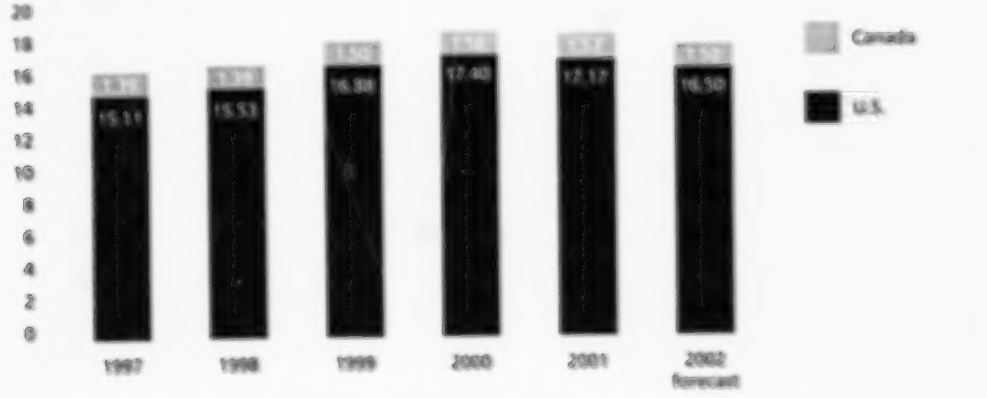
- addressing the bridge capacity issue at border crossings;
- addressing the Huron-Church issue in Windsor; and
- improving the capacity of Highway 401.

Employment in Auto Assembly and Auto Parts Manufacturing in Ontario Fell in 2001
(Change in Employment in '000s from Previous Year)



Source: CANSIM

North American Sales are Expected to Decline in 2002
(U.S. and Canada Light Vehicle Sales, in millions)



Source: Various, Ward's, *Automotive News*, DesRosiers

ACTION PLAN

INNOVATION

1. An Ontario Automotive Innovation Working Group (Innovation Group) will be established by fall, comprised of representatives from vehicle and component manufacturers, their respective associations, the CAW, educational and research organizations, and federal and provincial governments. MEDI will provide logistical and staff support.

2. The initial task of the Innovation Group will be to prepare a brief "Current Situation" report that explores the innovation challenges, identifies the gaps in performance and capabilities, and makes recommendations on the best way to address these gaps. The report would be distributed to industry representatives for their review.

3. The next step will be to hold a one-day facilitated meeting with relevant industry representatives to discuss the report and finalize the best proposals to address the innovation gaps. These would be compiled into a report which would be distributed to the industry and submitted to the Automotive Advisory Council for consideration.

SKILLS

1. An Ontario Automotive Skills Working Group (Skills Group) will be established by the fall of 2002. The Skills Group will be comprised of representatives from vehicle and component manufacturers, their respective associations, the CAW, educational and research organizations, and federal and provincial governments. MEDI would provide logistical and staff support.

2. The initial task of the Skills Group will be to prepare a brief "Current Situation" report that explores the education and skills challenges, identifies gaps in company and educational institution performance and capabilities that must be addressed, and presents proposals to address these gaps. The report would then be distributed to relevant industry representatives for their review.

3. Another one-day facilitated meeting for relevant automotive representatives will prompt discussion on the report and finalize the best proposals to address the education and skills gaps. This in turn will be compiled into a report which would be distributed to the industry and submitted to the Automotive Advisory Council for consideration.

ACTION PLAN

INFRASTRUCTURE

The MEOI will commit to work with Ontario ministries such as Transportation, and Public Safety and Security; federal departments including Transport Canada, the Department of Foreign Affairs and International Trade, and the Canada Customs and Revenue Agency; affected municipal governments (i.e. Windsor) and the industry to develop short and long-term procedures and strategies to enhance traffic flow and speed up key border crossings.

FOLLOW-UP EVENTS BY MINISTRY OF ENTERPRISE, OPPORTUNITY AND INNOVATION

The MEOI is planning a number of follow-up events arising from the Automotive Roundtable.

Minister Flaherty is meeting with the CEOs of the five major assemblers. The purpose is to discuss the roundtable and to establish high-level contact for developing an automotive strategy.

The Minister also plans to meet with local leaders who have major auto assembly and parts producers located in their municipalities. Many of these leaders have previously expressed an interest in working with the province on automotive issues.

The MEOI will continue to work with the industry and our federal counterparts to ensure that the results of the May 22nd event are appropriately reflected in the ongoing federal consultation process.

CONCLUSION

"Vision, Innovation and Partnership—Ontario's Automotive Roundtable" marked the beginning of a new era of co-operation between the two senior levels of government and those working on the front lines of the auto industry. Ontario understands the need to work together to strengthen the growth potential of the auto sector. The province needs to do a better job of promoting Ontario's competitive advantages, such as lower taxes, a business-friendly environment and existing infrastructure.

There is also more to be done on the infrastructure front and in many cases action can be taken quickly. Other solid initiatives, such as the Ontario Youth Apprenticeship Program and the Strategic Skills Investment Program, need to be expanded and better promoted. There also needs to be a focus on developing a long-term vision that will serve to guide the automotive industry as it seeks to attract major investment to Ontario.

APPENDIX I: PARTICIPANT LIST

PROVINCIAL GOVERNMENT REPRESENTATIVES

The Hon. Jim Flaherty
Minister of Enterprise, Opportunity and Innovation and M.P.P., for Whitby—Ajax

The Hon. David Turnbull
Associate Minister of Enterprise, Opportunity and Innovation

Dr. Doug Galt
M.P.P., for Northumberland

Mr. John O'Toole
M.P.P., for Durham

Ms Barbara Miller
Deputy Minister of Enterprise, Opportunity and Innovation

FEDERAL GOVERNMENT REPRESENTATIVES

Mr. John Banigan
Assistant Deputy Minister, Industry
Industry Canada

Mr. Guy Leclaire
Director, Automotive
Industry Canada

PRESENTERS

Mr. Tim Hunson
Facilitator

Mr. Lindsay Brooke
Senior Manager
CSM Worldwide

Dr. Sean McAlinden
Director of Economics and Business Group
Center for Automotive Research, Altarum Institute

INDUSTRY PARTICIPANTS

Mr. Brian Aranha
Director of Automotive Sales
Dofasco Inc.

Mr. Robert Armstrong
President
Association of International Automobile Manufacturers of Canada

Mr. Simon Boag
President
CAMI

Mr. Ken Bradley
Managing Director
F&P Manufacturing

Mr. Geoff Clarke
President and Chief Executive Officer
Materials and Manufacturing Ontario

Mr. Ray Datt
President
Automotive Industries Association of Canada

Mr. Bill Davis
Executive Director
Ontario Automobile Dealers Association

Mr. Dennis DesRosiers
President
DesRosiers Automotive Consultants Inc.

Mr. Gerald Fedchun
President
Automotive Parts Manufacturers' Association

Dr. Peter Frise
Professor
Mechanical Engineering, University of Windsor

Mr. Buzz Hargrove
President and National Officer
Canadian Automotive and Aerospace Workers

Ms Linda Hasenfratz
President
Linamar Corporation

Mr. Robert Magna
President and Chief Executive Officer
The Woodbridge Group

Mr. Jim Miller
Senior Vice President, Corporate Affairs
Honda Canada Inc.

Dr. Maureen Molot
Director, Norman Paterson School of International Affairs
Carleton University

Mr. Greig Mordue
Director, Corporate Affairs
Toyota Motor Manufacturing Canada

Mr. Mark Nantais
President
Canadian Vehicle Manufacturers Association

Mr. Sam Oishi
President
JT Automation Incorporated

Mr. Felix Pitroipa
President
Pitroipa Consulting Inc.

Ms Faye Roberts
Manager, Government Relations
General Motors of Canada Limited

Mr. Mike Schmidt
President and Chief Executive Officer
ABC Group

Ms Lori Shalhoub
Director, External Affairs & Public Policy
DaimlerChrysler Canada

Mr. Michael Sheridan
Director, Government Affairs
Ford Motor Company of Canada, Limited

Mr. Jim Stanford
Economist
Canadian Automotive Workers

Ms Belinda Stronach
President and Chief Executive Officer
Magna International Inc.

Mr. Phil Taylor
President
EDS/PLM Solutions

Dr. Floyd Tuler
Executive Research Director
Centre for Automotive Materials and Manufacturing

Ms Tayce Wakefield
Vice President, Corporate and Environmental Affairs
General Motors of Canada, Limited

Mr. David Wirth
Executive Director
Japanese Automobile Manufacturers
Association of Canada

APPENDIX II: PROVINCIALLY-FUNDED SKILLS DEVELOPMENT INITIATIVES IN ONTARIO'S AUTOMOTIVE INDUSTRY

Some examples are given below of support programs and partnerships for skills development in the province's automotive industry.

STRATEGIC SKILLS INVESTMENT

The Ontario Government is investing $130 million in the multi-year Strategic Skills Investment Program that supports innovative partnerships to develop critical skills necessary for business competitiveness. Some programs being funded in the automotive industry include:

1. Centre for Automotive Parts Expertise (CAPE)
   Funding Approved: $3,800,000 at Georgian College of Applied Arts and Technology, and Industrial Research and Development Institute (IRDI)

   The CAPE answers the critical skills shortage facing the Ontario automotive parts industry. A collaborative venture between Georgian College and the IRDI, CAPE serves the industry through several education programs for entry-level positions, in addition to advanced training, continuing education, and research and development. With strong industry support, CAPE was launched in January, 1999, to address the growing need for a technologically-skilled workforce.

2. Strategic Skills in Transportation Technology
   Funding Approved: $2,000,000 at Fanshawe College of Applied Arts and Technology

   This Strategic Skills project addresses a skills shortage in commercial transportation by helping the industry meet its need for qualified service personnel. It will double the number of graduates in the Motive Power (Diesel) Diploma program to 40, and increase graduates from the Truck/Coach apprenticeship program by 350 per cent to 70 students.

   The partnership includes leading diesel-manufacturing companies in Southwestern Ontario. Commercial transportation fleet owners and operators in the London region welcome this initiative as they expand their business activities along Highway 401, one of Ontario's major trade corridors.

3. Strategic Skills also fund a series of initiatives under the general umbrella of "Advanced Manufacturing" which are auto-related. Programs include:

   a. Centre for Engineering Design and Rapid Manufacturing at Centennial College in Toronto
   b. Centre for Integrated Manufacturing Training and Applied Research at Niagara Colleges' campus in Niagara-on-the-Lake
   c. James Burgess Metal Trades Training Centre Expansion at St. Clair College in Wallaceburg
   d. Mechanical Technician—Tool and Die Program at Fanshawe College in Elgin
   e. Metal Machining, Automated Manufacturing and Engineering at Conestoga College in Kitchener
   f. Millwright Basics at Fanshawe College, James Allen Campus
   g. Modern Foundry Technologies Institute at Mohawk College in Hamilton

FORD CENTRE FOR EXCELLENCE IN MANUFACTURING (CEM)

- The Ford Centre for Excellence in Manufacturing will build on St. Clair College's (Windsor campus) strengths in manufacturing technology and the skilled trades. Inspired by industry models and industry consultation, this academic resource will incorporate best practices from the modern workplace. Students and employers will benefit from opportunities through new machine and computer numerical control shops, modern engineering and computer-aided design laboratories, classrooms, an applied research/presentation area, and leading edge, hands-on equipment.

- Ford CEM is slated to open in September, 2003 at South Campus in Windsor. The 100,000-square-foot facility will provide state-of-the-art, well-equipped shops, engineering laboratories and sophisticated hands-on equipment for a range of high-quality manufacturing-related programs. Total estimated project costs are $32.1 million including $10 million in state-of-the-art equipment. Partners include the Ontario Government, which has provided $12.2 million through its SuperBuild Growth Fund, and Ford Motor Company of Canada which is providing $3 million. The County of Essex and DaimlerChrysler are contributing $1 million each. Donations also come from Delcam International Inc., Atlas Tube and St. Clair College staff associations.

- The Ford CEM will accommodate 1,300 students, and deliver numerous areas of specialization including: metal cutting, mechanical technology, millwright and a newly-developed plastics engineering technology program that will meet the needs of our mould-making industry. There will also be new applied research opportunities which will assist industry in the development of new processes and manufacturing applications.

ONTARIO YOUTH APPRENTICESHIP PROGRAM (OYAP)

- The Ontario Youth Apprenticeship Program is a unique "school-to-career" program specifically developed to prepare high school students for a smooth transition to a post-secondary apprenticeship program. By participating, high school students get a head start on their desired apprenticeship while completing their Ontario Secondary School Diploma. This two-year program targets skilled trades that are in high demand locally, including precision-metal cutting trades (mould-maker, tool and die maker, and general machinist), and automotive trades (automotive service technician and auto-body repair).

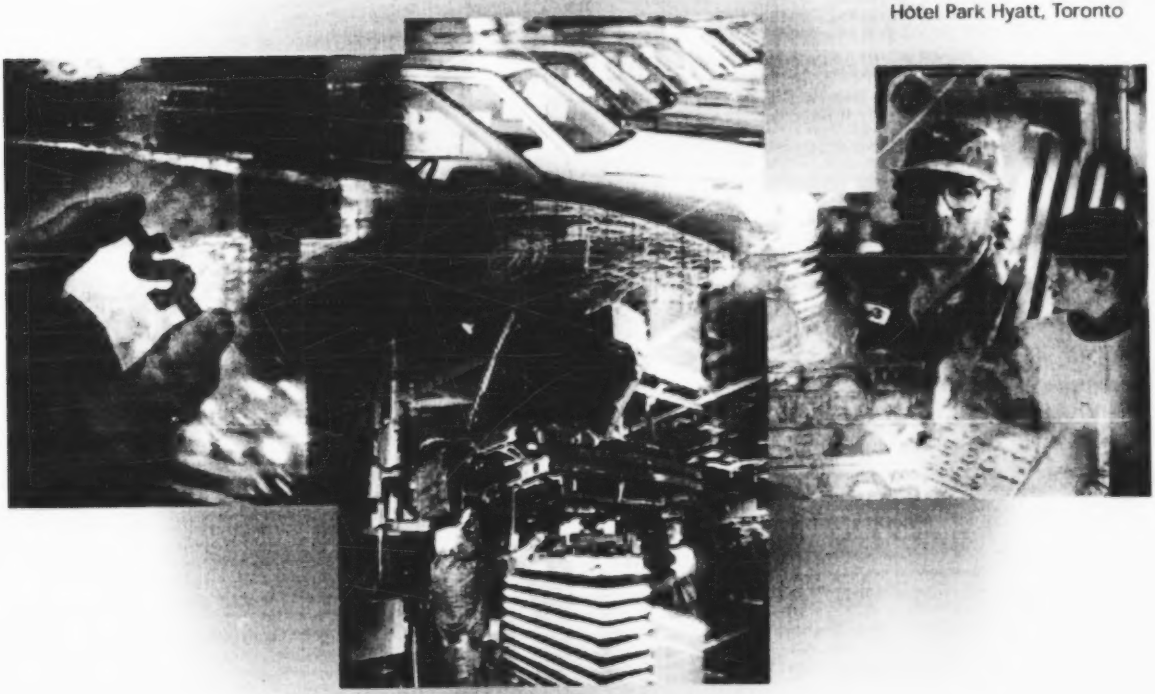
- OYAP was recently introduced in an effort to provide students with greater career opportunities in the skilled trades and to provide employers with a new source of workers to address current and projected skills shortages. Many young people graduating from high school will not pursue formal post-secondary education. OYAP offers these students a third pillar of post-secondary education. As well as providing OYAP students with the opportunity to gain employment in skilled trades, the program allows students to earn high school credits while gaining valuable practical experience in their desired career choice.

- OYAP participants typically include grade 11 and 12 students who have successfully completed technology courses related to their career interest. These students demonstrate a strong career focus pursuing qualifications as tradespersons in specific areas. Suitable candidates are chosen to participate following rigorous screening.

Vision, innovation et partenariat

—table ronde sur l'industrie automobile en Ontario

Le mercredi 22 mai 2002
Hôtel Park Hyatt, Toronto



Ontario

Madame, Monsieur,

L'Ontario est une province ouverte aux nouveaux investissements. Nous avons créé un contexte commercial favorable grâce à des réductions suivies d'impôt, à l'élimination des formalités administratives et à l'adoption de budgets équilibrés. Notre gouvernement a également investi des sommes importantes dans l'amélioration de l'infrastructure, comme les routes et les ponts, afin que les marchandises puissent être transportées librement partout dans la province.

L'Ontario jouit maintenant d'une forte assise économique qui lui permet d'aller de l'avant. Toutefois, si nous désirons continuer de croître et de prospérer, nous devrons prêter une attention toute particulière à nos principales industries comme celle de l'automobile. Ce secteur joue un rôle de premier plan dans notre économie, puisqu'il emploie plus de 130 000 personnes et qu'il produit un véhicule sur six construits en Amérique du Nord.

Le mercredi 22 mai 2002, j'ai tenu à Toronto une table ronde sur l'industrie de l'automobile en Ontario. Cet événement d'une journée m'a donné l'occasion de m'asseoir et d'écouter les experts se prononcer sur ce qu'il faudra faire pour renforcer cette industrie essentielle.

Ce rapport fait état des discussions qui ont eu lieu ainsi que des idées proposées et des prochaines étapes à entreprendre. Je désire remercier tous ceux qui ont participé à cette table ronde en y consacrant leur temps de façon si généreuse.

Je vous invite tous à lire le rapport et à nous faire part de toute pensée ou de tout commentaire qui vous viendront à l'esprit. Les gouvernements n'ont pas réponse à tout, alors vos idées sont les bienvenues.

Cordialement,

Jim Flaherty
Ministre de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation.

INTRODUCTION

Le mercredi 22 mai 2002, le ministre de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation de l'Ontario, James M. Flaherty, était l'hôte de « Vision, innovation et partenariat—table ronde sur l'industrie automobile en Ontario », à Toronto. Cette rencontre avait pour objet de jeter les assises d'une stratégie d'ensemble visant à renforcer la compétitivité globale de l'industrie automobile en Ontario.

OBJECTIFS

L'industrie automobile est l'un des principaux moteurs de l'économie ontarienne. Les usines de montage, les fabricants de pièces et le secteur des services emploient une personne sur six dans la province. Le gouvernement de l'Ontario apprécie l'apport du secteur de l'automobile à la qualité de vie des citoyens de la province.

L'industrie automobile demeure vigoureuse dans l'ensemble, ayant adopté certaines des méthodes de production les plus perfectionnées et les plus avancées au monde. La qualité des véhicules est donc meilleure et ceux-ci sont plus sûrs et plus pratiques pour les consommateurs.

La surcapacité mondiale a créé une concurrence féroce. Quelques sociétés ont réagi en réduisant leur capacité de production, tant en Ontario qu'ailleurs en Amérique du Nord. En Ontario, la tendance a été d'investir dans l'expansion des usines de fabrication existantes; par contre, on a peu investi dans de nouvelles installations.

Cela a soulevé la question de l'avenir de l'industrie automobile en Ontario et au Canada et, par voie de conséquence, un intérêt en vue de définir une stratégie nationale sur l'automobile pour que ce secteur clé se maintienne et croisse pour les générations à venir.

Les gouvernements provincial et fédéral doivent assumer un rôle de chef de file à ce chapitre en favorisant un dialogue ouvert avec ceux qui sont aux premières lignes du secteur de l'automobile. Ces consultations continues serviront à mettre au point un plan de travail pour régler les problèmes et saisir les occasions qui se présenteront.

À la fin de l'année, toute la production de véhicules légers au Canada sera concentrée en Ontario (seules quelques usines de camions poids lourd seront situées en dehors de la province) et presque 90 pour cent de l'industrie des pièces du pays se trouve sur le sol ontarien. Si le secteur automobile doit continuer de prospérer en Ontario, il faut un plan d'ensemble et un carnet de route pour l'avenir.

Sommaire du marché mondial 2000
Total Sales = 57.6 Million Vehicles
In 2000, global production capacity was about 78 million units, or 35% more than sales.

Source: Automotive News 2000 Market Data Book

VUE D'ENSEMBLE DE L'ÉVÉNEMENT

Le ministre Flaherty, le ministre associé David Turnbull et l'adjoint parlementaire Doug Galt ont participé à la table ronde avec quelque 40 représentants de l'industrie automobile, des fonctionnaires du gouvernement fédéral ainsi qu'un certain nombre d'employés de soutien du gouvernement provincial et de l'industrie. Le ministre Flaherty a prononcé le mot d'ouverture.

M. Lindsay Brooke, de CSM Worldwide, un groupe de prévision et de consultation en matière d'automobile établi aux États-Unis, a dressé un tableau général des nouvelles tendances. Il a souligné que les problèmes de surcapacité mondiale et les changements apportés aux stratégies d'achat de pièces constituent des enjeux de premier ordre pour l'industrie ontarienne de l'automobile. La discussion générale qui a suivi a permis de cerner les points essentiels et d'établir les thèmes des sessions thématiques. Trois sujets ont été abordés : l'innovation, les compétences ainsi que la logistique et l'infrastructure.

M. Sean McAlinden, du centre de recherche sur l'automobile d'Ann Arbor, au Michigan, a prononcé l'allocution du déjeuner-causerie. Son discours a fait ressortir comment le Michigan relève les défis du secteur de l'automobile, dont certains ressemblent à ceux de l'Ontario. M. McAlinden a suggéré aux représentants ontariens de l'industrie de former un conseil chargé de donner des avis au gouvernement provincial. Le Michigan Automotive Partnership, qui conseille le gouvernement de l'État, est un partenariat unique en Amérique du Nord.

Une séance plénière a suivi afin d'évaluer les résultats des discussions de la matinée. L'animateur s'est attaché à obtenir un consensus sur les priorités dont il faut s'occuper et un engagement à continuer de travailler ensemble sur les questions clés.

PARTICIPANTS

Ont participé à cette table ronde des PDG et des cadres supérieurs d'un grand nombre de grands fabricants de pièces et tous les grands constructeurs. Les présidents des principales associations du secteur de l'automobile étaient aussi présents, tout comme un certain nombre d'autres experts de l'industrie et d'universitaires. La liste des participants est annexée au présent document.

POINTS SAILLANTS

Le thème qui est revenu le plus souvent est la nécessité de former davantage de personnel hautement qualifié aux nouvelles technologies et d'assurer son perfectionnement. Cela comprend les techniciens, les technologues, les ingénieurs et les gens de métier comme les outilleurs-ajusteurs. Pour beaucoup de sociétés, la capacité d'innover est fortement liée au « perfectionnement du personnel ».

L'industrie est d'accord pour poursuivre les travaux en vue de la définition d'une orientation stratégique pour l'industrie automobile de la province et du pays et déterminer le rôle de catalyseur des gouvernements (provincial et fédéral).

Les participants sont d'accord pour reconvoquer le Comité consultatif sur l'automobile (CCA) afin de régler certains des problèmes soulevés par les participants à la table ronde et de définir une vision à long terme pour l'industrie. Un certain nombre de sociétés participantes, dont Magna, se sont dites prêtes à déléguer un cadre supérieur au CCA. Quelques-unes sont d'avis que le CCA devrait avoir un mandat, un échéancier et des gens habilités à intervenir.

Des représentants de l'industrie ont affirmé l'urgence d'une infrastructure provinciale adéquate pour l'expédition rapide et efficace des marchandises dans le corridor de l'autoroute 401 et aux postes-frontières. Les voies d'accès et le poste-frontière de la route Huron Church dans la région de Windsor constituent un problème important qu'il faut régler immédiatement. Les ministres Flaherty et Turnbull se sont engagés à collaborer avec l'industrie pour régler les questions d'infrastructure à la frontière.

Pour ce qui est des étapes suivantes, les participants de l'industrie se sont entendus pour poursuivre le processus de consultation. Le ministre Flaherty s'est engagé à travailler avec l'industrie, avec le premier ministre Eves et avec ses collègues du conseil des ministres pour régler les questions de compétitivité.

POSITIONS ET REMARQUES

Les intervenants de l'industrie automobile se sont tous dit intéressés à jouer un rôle actif dans la définition d'une stratégie sectorielle. À cette fin, le ministre Flaherty avait rencontré certains des principaux représentants avant la table ronde.

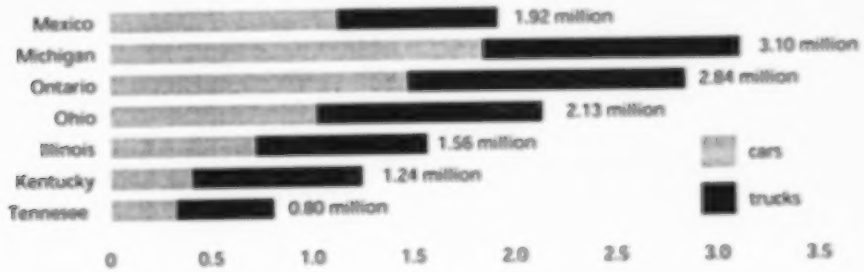
Lors de la récente conférence annuelle de l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada, M. Michael Grimaldi, président-directeur général de la General Motors du Canada Limitée (GMCL), a présenté les suggestions de sa société pour venir en aide à l'industrie automobile. Il a notamment insisté sur les compétences, l'infrastructure, l'innovation, les échanges commerciaux, l'allégement fiscal et l'harmonisation des normes. À la table ronde, M^me^ Tayce Wakefield, vice-présidente, Affaires publiques et environnementales de la GMCL, a remis un exposé de principe selon lequel « les gouvernements doivent mettre en place des politiques qui incitent les sociétés à investir et à créer des emplois dans tous les domaines ». Le document suggère l'amélioration de l'infrastructure routière et l'élimination d'un certain nombre d'impôts, dont l'impôt sur le capital, l'impôt sur les grandes sociétés et l'impôt minimum sur le revenu des sociétés. M^me^ Wakefield a souligné le besoin de programmes d'aide à la mise au point de technologies brevetées (comme FreedomCAR aux États-Unis), de soutien à la mise en marché de nouveaux produits et une politique de porte ouverte de la part des gouvernements, de sorte que l'industrie puisse fournir des idées pour faciliter la mise en œuvre des programmes gouvernementaux.

Le président du syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA), Buzz Hargrove, a remis un exposé de principe intitulé *Getting back in Gear: A New Policy Vision for Canada's Auto Industry*. Ce document demande l'adoption d'une stratégie globale axée sur la gestion du ralentissement actuel, l'amélioration des perspectives d'investissement et le règlement des déficits commerciaux avec certains pays ciblés. De plus, les TCA ont souligné le besoin de savoir pourquoi les investissements dans les usines de montage ont déserté le Canada et ce qui peut être fait collectivement pour les remettre dans la bonne voie. La discussion a alors porté sur les incitatifs gouvernementaux. M. Hargrove a affirmé que les gouvernements fédéral et provincial doivent investir maintenant dans l'industrie automobile afin de sauver l'usine de camions Ford d'Oakville et l'usine de montage Pillette de fourgonnettes de DaimlerChrysler à Windsor.

L'Association des fabricants de pièces d'automobile a fait ressortir ses trois principales priorités, soit l'éducation à la technologie, la compréhension de la concurrence internationale (c.-à-d. les raisons pour lesquelles les nouvelles usines s'installent dans le Grand Sud et au Mexique) et les besoins d'infrastructure sur le plan notamment des routes, des ponts et des postes-frontières.

Les universitaires ont souligné le besoin de former plus d'étudiants en ingénierie automobile de niveau universitaire et d'étudiants en métiers et techniques de niveau collégial. Peter Frise, professeur à l'université de Windsor, croit qu'on devrait accorder la priorité à l'enseignement de premier cycle dans des disciplines créatrices de richesse, comme l'ingénierie. Geoff Clarke, président de Materials and Manufacturing Ontario, croit qu'il existe un formidable potentiel non exploité au sein des collèges et des universités sur le plan de l'incidence qu'ils peuvent avoir sur la mise au point de technologies innovatrices.

L'Ontario maintient sa deuxième position dans le classement des régions productrices d'automobiles les plus importantes d'Amérique du Nord (2000)
(Millions of Vehicles)



2001 Light Vehicle Production—Mexico: 1.85 million, Michigan: 2.61 million, Ontario: 2.46 million.

Source: Ward's

Les participants ont louangé l'utilité de certains programmes actuels, comme le Programme d'apprentissage pour les jeunes de l'Ontario (PAJO), qui permet aux élèves d'obtenir un diplôme d'études secondaires de l'Ontario tout en apprenant un métier spécialisé auprès d'un employeur. Le programme est cependant encombré et devra peut-être être réaménagé. D'autres sentent que le programme devrait faire l'objet d'une meilleure promotion pour que plus d'élèves du secondaire sachent que les programmes de métiers spécialisés ou techniques constituent des choix de carrière viables. Certaines sociétés ont exprimé le besoin de mettre en place des politiques afin de créer d'autres programmes de formation et d'apprentissage. L'Ontario subventionne aussi certains programmes de formation reliés à l'automobile par le biais de son initiative d'investissement dans les compétences stratégiques.

Les participants se sont demandé si le gouvernement devrait offrir des incitatifs pour attirer des investissements importants dans le secteur de l'automobile. Certains ont affirmé que les pouvoirs publics devraient en offrir, alors que d'autres sont d'avis que le gouvernement devrait s'en tenir à sa politique actuelle d'uniformisation des règles du jeu. Le ministre est d'accord pour assurer un suivi auprès de l'industrie et analyser les questions de concurrence et d'incitatifs.

Principales observations et recommandations des participants (paraphrasées)

- c'est la surcapacité qui motive les décisions de l'industrie automobile;
- le développement des compétences connaît un retard en Ontario;
- nous devons concentrer nos efforts sur l'action. Des questions comme les compétences sont sur la table depuis longtemps et le manque de progrès nous désole;
- nous devons faire participer plus de fournisseurs à la recherche et à la formation;
- nous avons besoin de programmes de soutien à l'innovation viables à long terme;
- le financement de la recherche appliquée aiderait;
- examiner la qualité de la formation collégiale ... nous avons lancé notre propre formation interne pour obtenir les compétences dont nous avons besoin;
- ailleurs, les gouvernements subventionnent l'achat de matériel par le biais d'incitatifs. Pourquoi pas ici?
- l'infrastructure est la clé de la vitalité de cette industrie;
- si nous ne faisons pas immédiatement quelque chose au sujet de l'infrastructure frontalière à Windsor, nous allons perdre des investissements dans cette province;
- nous n'avons pas de vision pour l'industrie;
- nous devrions établir un objectif et des résultats mesurables « pour attirer et conserver des usines de montage en Ontario »;
- nous sommes une industrie qui traite avec deux gouvernements;
- nous aurons de la difficulté à obtenir la participation des gens dans des entreprises futures à moins qu'il n'en résulte quelque chose et que nous ne constations une véritable intention d'agir et un changement fondamental dans les secteurs qui en ont besoin;
- les recommandations ne manquent pas. Nous devons obtenir du gouvernement un engagement à commencer à étudier ces propositions et à aller de l'avant à court terme;

CONSENSUS SUR LES PRIORITÉS ET LES PROCHAINES ÉTAPES

La conclusion de la table ronde a permis de dégager un consensus : la concurrence constitue un défi important pour l'industrie automobile canadienne au chapitre des investissements futurs et de la croissance. D'autres gouvernements ont pris des engagements publics fermes et ont investi dans leur industrie automobile. Le Canada doit s'engager dans des initiatives stratégiques semblables pour que l'industrie automobile canadienne survive et prospère.

Les participants considèrent que le Comité consultatif sur l'automobile serait un bon mécanisme pour examiner les enjeux critiques et proposer des options pour les régler, à condition qu'il ait un mandat, un échéancier et des personnes habilitées à intervenir. Autrement, il sera difficile d'obtenir la participation des gens dans des entreprises futures.

Les participants reconnaissent que de nombreux points doivent être réglés. La discussion a porté sur les trois thèmes fortement prioritaires que sont l'innovation, les compétences et l'infrastructure.

LES PRIORITÉS : INNOVATION

Trois grandes priorités ont été cernées, à savoir :

- avoir des professionnels innovateurs très qualifiés dans les nouvelles technologies;
- fournir davantage de ressources dans les secteurs privé et public sur le plan de l'innovation;
- renforcer les capacités de l'ingénierie d'application dans la province.

LES PRIORITÉS : COMPÉTENCES

Les trois grandes priorités sont les suivantes :

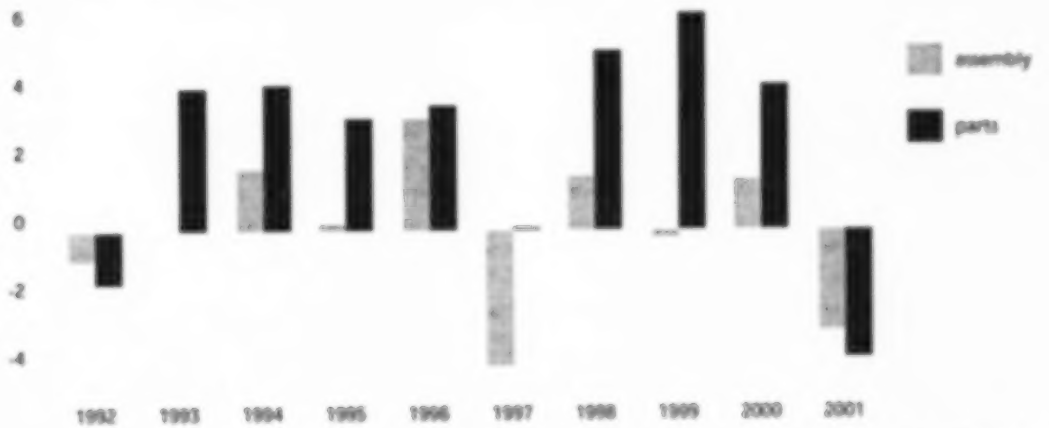
- encourager plus de jeunes à poursuivre un programme d'études et à entreprendre une carrière dans l'industrie automobile;
- fournir plus de ressources pour la mise à jour des programmes des établissements d'enseignement;
- établir des mécanismes pour encourager les sociétés et leur permettre de donner plus de formation pour combler les lacunes en matière de compétences.

LES PRIORITÉS : INFRASTRUCTURE

Les priorités qui ont été cernées sont très claires :

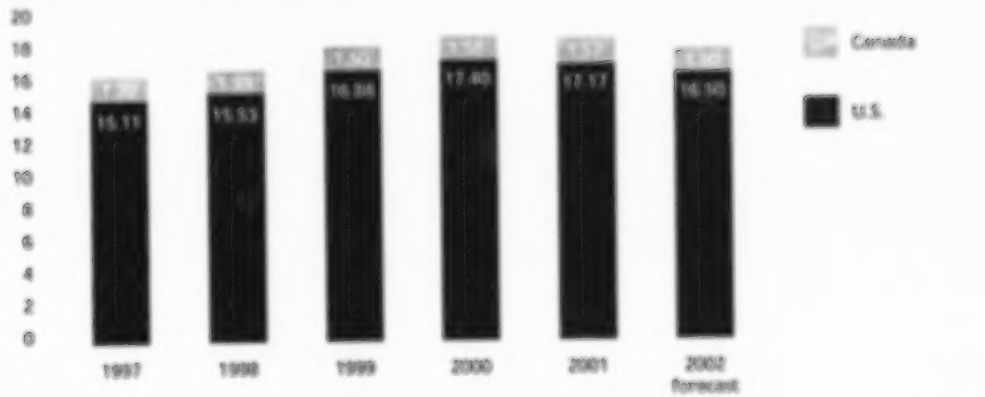
- accroître la capacité des ponts à la frontière;
- améliorer l'accès par la route Huron Church à Windsor;
- améliorer la capacité de l'autoroute 401.

L'emploi dans les usines de montage d'automobiles et de production de pièces d'automobiles en Ontario a fléchi en 2001
(Change in Employment in '000s from Previous Year)



Source: CANSIM

On prévoit une baisse des ventes nord-américaines en 2002
(U.S. and Canada Light Vehicle Sales, in millions)



Source: Various, Ward's, *Automotive News*, DesRosiers

PLAN D'ACTION

INNOVATION

1. On mettra sur pied un groupe de travail sur l'innovation dans l'industrie automobile (Groupe sur l'innovation). Celui-ci comprendra des représentants des fabricants de véhicules et de pièces, de leurs associations respectives, des TAC, des établissements d'enseignement et de recherche et des gouvernements fédéral et provincial. Le MEDI fournira le soutien logistique et le personnel.

2. La tâche initiale du Groupe sur l'innovation consistera à préparer un bref rapport sur la situation actuelle qui aborde les défis de l'innovation, détermine les lacunes en matière de rendement et de capacités et formule des recommandations quant à la meilleure façon de combler ces lacunes. Le rapport sera distribué aux représentants de l'industrie aux fins d'examen.

3. L'étape suivante sera la tenue d'une rencontre d'une journée avec les représentants de l'industrie intéressés pour discuter du rapport et apporter la touche finale aux meilleures propositions visant à corriger les lacunes en matière d'innovation. Celles-ci feront l'objet d'un rapport qui sera distribué aux membres de l'industrie et soumis au Comité consultatif sur l'automobile aux fins d'examen.

COMPÉTENCES

1. On mettra sur pied un groupe de travail sur les compétences dans l'industrie automobile (Groupe sur les compétences) à l'automne 2002. Celui-ci comprendra des représentants des fabricants de véhicules et de pièces, de leurs associations respectives, des TAC, des établissements d'enseignement et de recherche et des gouvernements fédéral et provincial. Le MEDI fournira le soutien logistique et le personnel.

2. La tâche initiale du Groupe sur les compétences consistera à préparer un bref rapport sur la situation actuelle qui aborde les défis de la formation et des compétences, détermine les lacunes à corriger en matière de rendement et de capacités au niveau des sociétés et des établissements d'enseignement et présente des propositions pour combler ces lacunes. Le rapport sera distribué aux représentants de l'industrie intéressés aux fins d'examen.

3. La tenue d'une autre rencontre d'une journée avec les représentants de l'industrie automobile intéressés pour lancer la discussion sur le rapport et apporter la touche finale aux meilleures propositions visant à corriger les lacunes au chapitre de la formation et des compétences. À leur tour, celles-ci feront l'objet d'un rapport qui sera distribué aux membres de l'industrie et soumis au Comité consultatif sur l'automobile aux fins d'examen.

PLAN D'ACTION

[redacted]

Le MEDI s'engagera à collaborer avec le ministère ontarien des Transports et celui de la Sûreté et de la Sécurité publique ainsi qu'avec Transport Canada, le ministère canadien des Affaires étrangères et du Commerce international et l'Agence des douanes et du revenu du Canada, avec les administrations municipales touchées (p. ex., Windsor) et l'industrie pour mettre au point des procédures et des stratégies à long terme qui amélioreront la circulation et accéléreront le passage aux principaux postes-frontières.

ÉVÉNEMENTS DE SUIVI DU MINISTÈRE DE L'ENTREPRISE, DES DÉBOUCHÉS ET DE L'INNOVATION

Le MEDI prévoit tenir un certain nombre d'événements pour assurer le suivi de la table ronde sur l'industrie automobile.

Le ministre Flaherty a commencé à rencontrer les PDG des cinq principaux constructeurs. L'objectif est de discuter de la table ronde et d'établir des contacts au niveau le plus élevé en vue de définir une stratégie pour l'industrie automobile.

Le ministre prévoit aussi rencontrer les leaders locaux dont les municipalités accueillent de grandes usines de montage et de pièces. Bon nombre d'entre eux ont déjà exprimé le désir de collaborer avec le gouvernement provincial sur les questions touchant l'industrie automobile.

Le MEDI continuera de collaborer avec l'industrie et ses homologues fédéraux pour s'assurer que les résultats de la rencontre du 22 mai se reflètent bien dans le processus de consultation permanent du gouvernement fédéral.

CONCLUSION

« Stratégie, innovation et [redacted] » marque le début d'une nouvelle ère de collaboration entre les deux paliers supérieurs de gouvernement et ceux qui se trouvent en première ligne de l'industrie automobile. L'Ontario comprend le besoin de travailler ensemble pour renforcer le potentiel de croissance du secteur de l'automobile. La province doit faire une meilleure promotion de ses avantages concurrentiels comme des taux inférieurs d'imposition, un milieu favorable aux affaires et son infrastructure actuelle.

Il y a aussi davantage à faire au chapitre de l'infrastructure et, dans de nombreux cas, il est possible d'intervenir rapidement. Il faut aussi faire la promotion et développer d'autres excellentes initiatives, comme le Programme d'apprentissage pour les jeunes de l'Ontario et l'initiative d'investissement dans les compétences stratégiques. Il faut aussi se concentrer sur l'établissement d'une vision à long terme qui servira de guide à l'industrie automobile qui cherche à attirer d'importants investissements en Ontario.

ANNEXE I : LISTE DES PARTICIPANTS

REPRÉSENTANTS DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL

L'Honorable Jim Flaherty
Ministre de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation et député de Whitby-Ajax

L'Honorable David Turnbull
Ministre associé de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation et député de Don Valley-Ouest

Dr Doug Galt
Adjoint parliamentaire du ministère de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation et député de Northumberland

M. John O'Toole
Député de Durham

Mme Barbara Miller
Sous-ministre de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation

REPRÉSENTANTS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

M. John Banigan
Sous-ministre adjoint, Industrie
Industrie Canada

M. Guy Leclaire
Directeur, Industrie automobile
Industrie Canada

PRÉSENTATEURS

M. Tim Hurson
Animateur

M. Lindsay Brooke
Directeur principal
CSM Worldwide

M. Sean McAlinden
Directeur de l'économie et du groupe d'entreprise
Center for Automotive Research, Altarum Institute

REPRÉSENTANTS DE L'INDUSTRIE

M. Brian Aranha
Directeur des ventes automobiles
Dofasco Inc.

M. Robert Armstrong
Président
Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada

M. Simon Boag
Président
CAMI

M. Ken Bradley
Directeur général
F&P Manufacturing

M. Geoff Clarke
Président et chef de la direction
Materials and Manufacturing Ontario

M. Ray Datt
Président
Association des industries de l'automobile du Canada

M. Bill Davis
Directeur administratif
Ontario Automobile Dealers Association

M. Dennis DesRosiers
Président
DesRosiers Automotive Consultants Inc.

M. Gerald Fedchun
Président
Association des fabricants de pièces d'automobile

M. Peter Frise
Professeur
Génie mécanique, Université de Windsor

M. Buzz Hargrove
Président et dirigeant national
Travailleurs canadiens de l'automobile

Mme Linda Hasenfratz
Présidente
Linamar Corporation

M. Robert Magee
Président et chef de la direction
The Woodbridge Group

M. Jim Miller
Vice-président principal, Affaires générales
Honda Canada Inc.

M^me^ Maureen Molot
Directrice, Norman Patterson School
of International Affairs
Université Carleton

M. Greig Mordue
Directeur, Affaires générales
Toyota Motor Manufacturing Canada

M. Mark Nantais
Président
Association canadienne des constructeurs de véhicules

M. Sam Oishi
Président
JIT Automation Incorporated

M. Felix Pilorusso
Président
Pilorusso Consulting Inc.

M^me^ Faye Roberts
Directrice, Relations gouvernementales
General Motors du Canada Limitée

M. Mike Schmidt
Président et chef de la direction
ABC Group

M^me^ Lori Shalhoub
Directrice, Affaires extérieures et publiques
Daimler Chrysler Canada

M. Michael Sheridan
Directeur, Relations gouvernementales
Ford du Canada Limitée

M. Jim Stanford
Économiste
Travailleurs canadiens de l'automobile

M^me^ Belinda Stronach
Présidente et chef de la direction
Magna International Inc.

M. Phil Taylor
Président
EDS PLM Solutions

M. Floyd Tuler
Directeur exécutif de la recherche
Centre for Automotive Materials and Manufacturing

M^me^ Tayce Wakefield
Vice-présidente, Affaires générales et environnementales
General Motors du Canada Limitée

M. David Worts
Directeur administratif
Japanese Automobile Manufacturers Association of
Canada (JAMA)

ANNEXE II : INITIATIVES DE FORMATION PROFESSIONNELLE DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DE L'ONTARIO RECEVANT DES SUBVENTIONS PROVINCIALES

Voici des exemples de programmes de soutien et de partenariat en formation professionnelle dans l'industrie automobile de la province.

INVESTISSEMENT DANS LES COMPÉTENCES STRATÉGIQUES

Le gouvernement de l'Ontario investit 130 millions de dollars dans le programme pluriannuel d'Investissement dans les compétences stratégiques. Ce programme soutient les partenariats innovateurs de développement des compétences importantes nécessaires à la compétitivité des entreprises. Voici quelques programmes subventionnés dans l'industrie automobile :

1. Centre de formation spécialisée en technologie des pièces automobiles (CFSTPA) Subvention approuvée : 3 800 000 $ au Collège Georgian d'arts appliqués et de technologie et à l'Institut de R&D industriel (IRDI).

   Le CFSTPA répond au manque important de compétences auquel fait face l'industrie ontarienne des pièces d'automobile. Projet de collaboration entre le Collège Georgian et IRDI, le CFSTPA met à la disposition de l'industrie plusieurs programmes de formation à des postes de débutants en plus de programmes de formation avancée, de formation continue et de recherche et développement. Jouissant d'un appui marqué de l'industrie, le CFSTPA a vu le jour en janvier 1999 pour répondre à un besoin croissant de main-d'œuvre technologiquement compétente.

2. Compétences stratégiques en technologie des transports Subvention approuvée : 2 000 000 $ au Collège Fanshawe d'arts appliqués et de technologie

   Ce projet répond à un manque de compétences dans le domaine des transports commerciaux en aidant l'industrie à répondre à ses besoins de personnel d'entretien qualifié. Il doublera le nombre de diplômés du programme de force motrice (diesel), qui passera à 40, et multipliera le nombre de diplômés du programme d'apprentissage camion/autobus par 350 pour cent pour le porter à 70 diplômés.

   Le partenariat regroupe d'importants fabricants de moteurs diesel du Sud-ouest de l'Ontario. Les propriétaires et les exploitants de parcs de véhicules de transport commerciaux de la région de London accueillent favorablement cette initiative, car ils déploient leurs activités commerciales le long de l'autoroute 401, l'un des principaux corridors commerciaux de l'Ontario.

3. Les compétences stratégiques subventionnent aussi sous le nom générique de « fabrication avancée » une série d'initiatives ayant trait à l'automobile, dont les suivantes :

   a. Centre for Engineering Design and Rapid Manufacturing au Collège Centennial de Toronto;
   b. Centre for Integrated Manufacturing Training and Applied Research au campus du Collège Niagara à Niagara-on-the-Lake;
   c. James Burgess Metal Trades Training Centre Expansion au Collège St. Clair à Wallaceburg;
   d. Technique mécanique—programme d'outilleur-ajusteur au Collège Fanshawe à Elgin;
   e. Usinage des métaux, fabrication automatisée et ingénierie au Collège Conestoga à Kitchener;
   f. Bases de la mécanique d'entretien d'établissement au campus James Allen du Collège Fanshawe;
   g. Modern Foundry Technologies Institute au Collège Mohawk à Hamilton.

CENTRE D'EXCELLENCE EN FABRICATION FORD (CEF)

- Le Centre d'excellence en fabrication Ford mise sur les atouts du campus Windsor du Collège St. Clair en matière de technologie de la fabrication et de métiers spécialisés. S'inspirant des modèles de l'industrie et de la consultation sectorielle, cette ressource scolaire incorporera les meilleures méthodes modernes de travail. Les étudiants et les employeurs bénéficieront des retombées de nouveaux ateliers de construction mécanique commandés par ordinateur, de laboratoires modernes d'ingénierie et de conception assistée par ordinateur, de salles de classe, d'un secteur de présentation/recherche appliquée et de matériel à la fine pointe de la technologie.

- Le CEF Ford ouvrira ses portes en septembre 2003 au campus sud de Windsor. L'installation de 100 000 pieds carrés offrira des ateliers de pointe bien équipés, des laboratoires d'ingénierie et du matériel perfectionné pour une série de programmes reliés à la fabrication de haute qualité. Le coût total du projet est estimé à 32,1 millions de dollars, dont 10 millions en matériel de pointe. Les partenaires comprennent le gouvernement de l'Ontario, qui a fourni 12,2 millions de dollars par l'entremise de l'initiative SuperCroissance, et la société Ford du Canada Limitée qui fournit 3 millions de dollars. Le comté d'Essex et DaimlerChrysler contribuent 1 million de dollars chacun. Des dons ont aussi été remis par Delcam International Inc., Atlas Tube et les associations du personnel du Collège St. Clair.

- Le CEF Ford accueillera 1 300 étudiants et offrira de nombreux secteurs de spécialisation dont la coupe du métal, la technologie mécanique, la mécanique d'entretien et un nouveau programme de technologie en matières plastiques qui répondra aux besoins de notre industrie de fabrication de moules. Il y aura aussi de nouvelles occasions de faire de la recherche appliquée qui aideront l'industrie à mettre au point de nouveaux procédés et de nouvelles applications de fabrication.

PROGRAMME D'APPRENTISSAGE POUR LES JEUNES DE L'ONTARIO (PAJO)

- Le Programme d'apprentissage pour les jeunes de l'Ontario est un programme « école-carrière » unique en son genre spécialement conçu pour préparer les élèves du secondaire à une transition en douceur vers un programme d'apprentissage postsecondaire. En y participant, ces étudiants prennent un bon départ dans le programme d'apprentissage qu'ils ont choisi tout en terminant leurs études menant à l'obtention de leur diplôme d'études secondaires de l'Ontario. Ce programme de deux ans cible les métiers spécialisés en forte demande sur le marché local, dont ceux spécialisés en coupe du métal de précision (fabricant de moules, outilleur-ajusteur et machiniste général) et en automobile (technicien d'entretien automobile et de réparation de carrosserie).

- Le PAJO a été lancé récemment pour offrir aux étudiants davantage de choix de carrière dans les métiers spécialisés et aux employeurs une nouvelle source de main-d'œuvre pour répondre aux pénuries actuelles et anticipées de travailleurs spécialisés. Beaucoup de jeunes obtenant un diplôme d'études secondaires ne poursuivent pas officiellement d'études postsecondaires. Le PAJO offre à ces étudiants une troisième voie de formation postsecondaire. En plus de leur fournir un emploi dans un métier spécialisé, il permet aux étudiants d'obtenir des crédits de niveau secondaire tout en acquérant une précieuse expérience dans la carrière qu'ils ont choisie.

- Les participants au PAJO sont habituellement des étudiants de 11e et de 12e année qui ont réussi les cours de technologie associés à leur choix de carrière. Ils sont très fortement orientés vers une carrière et cherchent à devenir des travailleurs spécialisés dans des secteurs particuliers. Les candidats qui conviennent sont choisis selon un processus rigoureux.